

ним розвитком // Економіст. – 2004. – № 6. – С.55-59.

5.Жаліло Л.А. Економічна стратегія держави: Теорія, методологія, практика. – К.: НІСД, 2003. – 368 с.

6.Інноваційна стратегія українських реформ / А.С.Гальчинський, В.М.Гесць, А.К.Кінах, В.П.Семиноженко. – К.: Знання України, 2002. – 336 с.

7.Крупка М.І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України. – Львів: Вид. центр Львів. нац. ун-ту ім. І.Франка, 2001. – 608 с.

8.Мартиненко В. Формування державного механізму управління інвестиційним процесом в Україні: проблеми невизначеності та методи їх зняття // Економіка України. – 2004. – №8. – С.50-56.

9.Московкин В.М., Коваленко В.Н. Европейский опыт инновационного регионального развития и создания межрегиональных тематических сетей // Бизнес Информ. – 2004. – № 5-6. – С.28-36.

10.Музиченко А.С. Державне регулювання інвестиційної діяльності. – К.: Наук. світ, 2001. – 345 с.

11.Санто Б. Инновация как средство экономического развития: Пер. с венг. / Общ. ред. Б.В.Сазонова. – М.: Прогресс, 1990. – 296 с.

12.Уткін О.Ф., Паче А.М. Цілі і принципи державного регулювання інвестиційної діяльності // Інвестиції: практика та досвід. – 2004. – № 5. – С.15-19.

Отримано 14.02.2006

УДК 338.49

О.В.ВАСИЛЬЄВ, канд. екон. наук

Харківська національна академія міського господарства

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Досліджуються методологічні основи визначення економічної інфраструктури, як однієї з найважливіших складових у перехідній економіці. Сформовано схему сутності інфраструктури ринку, де визначено, що основними складовими інфраструктури слід виділяти інститути, операції, інформаційні мережі та потоки.

Однією з найважливіших складових сучасного ринкового господарства є його інфраструктура, від рівня розвитку якої залежить ефективність функціонування всіх його елементів та їх загальної взаємодії. Актуальність питання дослідження та формування концептуального підходу до визначення інфраструктури доводить той факт, що процес її формування багато в чому співпадає з формуванням моделі ринкової економіки. Н.М.Внукова відзначає, що існує три етапи формування ринкової економіки в державі:

- формування цільової установки для визначення змісту поняття „ринкова економіка”;
- оцінка ситуації в існуючій економічній системі;
- формування самої інфраструктури, що є в ту ж мить і формуванням моделі ринкової економіки [1].

Сучасна інфраструктура розвинутих країн є найважливішою підсистемою ринкової економіки за масштабами, обсягами та характером залучених ресурсів, а також за рівнем впливу на динаміку та структуру ВВП, функціонування господарчих систем в цілому, особливо в умовах переходу до постіндустріального суспільства. Як самостійна підсистема вона властива всім національним і регіональним моделям ринкового господарства без винятку, тому актуальним є її теоретичне системне усвідомлення та практичні дії, спрямовані на зростання її ефективності.

Дослідження сутності такого економічного явища як ринкова інфраструктура існує в чисельних варіантах вітчизняних та іноземних вчених. Особливий інтерес до питань інфраструктури викликав існування великої кількості напрямків дослідження. Аналіз літературних джерел дозволив зробити висновок щодо актуальності даного питання особливо з точки зору теоретичного підходу та визначення сутності категоріального апарату. При цьому слід зазначити, що концептуальні підходи до визначення сутності інфраструктури істотно різняться, цим створюють розмитість розуміння даної категорії.

У даній роботі головною метою є систематизація і узагальнення існуючих підходів до визначення економічної інфраструктури. Досягнення даної мети буде одним з перших кроків до побудови ємного, повного концептуального підходу в вирішенні питання про сутність економічної інфраструктури.

Під інфраструктурою взагалі розуміють комплекс виробничих та невиробничих галузей, що забезпечують умови відтворення. Під інфраструктурою ринку – установи, фірми, компанії всіх видів власності, що забезпечують взаємодію між суб'єктами ринкових відносин [2].

Найбільша частина досліджень з теорії інфраструктури з'явилася в кінці 60-х – на початку 70-х років XX ст. Серед них слід відзначити роботи Р.Йохимсона, Є.Симоніса, Ж.Штолера, В.Міхальського, Д.Рея та ін. У галузі дослідження “соціального накладного капіталу” були підготовлені роботи Д.Кларком, А.Маршалом, А.Хіршманом та іншими економістами, в роботах яких спостерігається суттєве розширення межі поняття інфраструктури, що охоплює не лише галузі транспорту, зв'язку та матеріально-технічного забезпечення, а й невиробничу галузь, інституціональну інфраструктуру з нотаріатом, органами юстиції, охорони порядку та ін. Згідно з вказаною теорією, інфраструктура охоплює ті основні потужності, без яких функціонування виробництва неможливе, та всі суспільні послуги. В даній концепції відкидається наявність приватних і корпоративних підприємств в галузі послуг. Набагато пізніше, лише в кінці XX ст., буде проакцентовано увагу на то-

му, що точка зору більшості економістів і державних функціонерів того часу щодо провідної і основної ролі держави, яка здатна ефективно утримувати інфраструктуру, виявилася ілюзорною [3]. Ототожнення поняття інфраструктури з капіталом загальногосподарського призначення призвело до того, що до неї поряд з галузями, що складають фундамент національної економіки (транспорт, зв'язок, енергетика) почали додавати такі чинники, як рівень освіти та активності населення, кваліфікованість, досвід тощо. Отже, до поняття інфраструктури стали залучати поряд з її матеріальною частиною “інституціональну інфраструктуру” та “персональну інфраструктуру” (адміністративні органи, кредитно-грошову та фінансову систему, науково-дослідні організації, освіту, охорону здоров'я та ін.) [4].

Сьогодні слід зазначити, що питання появи самого терміну інфраструктура, та його еволюцію разом з розвитком самого суспільства досліджують численні автори. Так, у роботах П.Ю.Беленького досліджуються наступні питання:

- вивчення сутності даної категорії на ранніх етапах та її застосування, відокремлення основних її видів: матеріальної, особистісної та інституційної;

- аналіз прагматичного функціонального підходу орієнтованого на обґрунтування економічної політики щодо провідної ролі держави в формуванні та розвитку інфраструктури;

- дослідження розвитку концепції накладних витрат ринкової інфраструктури, надання характеристики наукових підходів (інших концепцій: інституціональної, маркетингової, розподільної, логістичної) до розуміння ринкової інфраструктури;

- пошук коренів розуміння сутності інфраструктури, що закладені в трудовій теорії вартості, визначення часу початку застосування терміну інфраструктура в радянській практиці [5, 6].

У роботі В.М.Соболева [7] приділяється увага питанням комплексного політико-економічного дослідження природи, побудови та економічних функцій інфраструктури, її еволюції в межах командної та ринкової економік. Автор акцентує увагу на тому, що неможливо в межах соціально орієнтованої ринкової економіки розглядати інфраструктуру як комплекс галузей, які обслуговують економічну та соціальну сфери життєдіяльності суспільства. Даний підхід “не викликає особливих заперечень в той період розвитку ринкової економіки, коли її основу дійсно складало матеріальне виробництво в особі його головних галузей – промисловості та сільського господарства” [7].

До розуміння інфраструктури на сучасному етапі розвитку держави, на нашу думку, слід віднести з інших позицій, коли необхідно

брати до уваги:

- все зростаючу роль невиробничої сфери і її перехід до ведучої сфери зайнятості;
- не обслуговуючу, а забезпечувальну роль інфраструктури в функціонуванні всієї економіки;
- вплив суб'єктивних чинників на розвиток економіки.

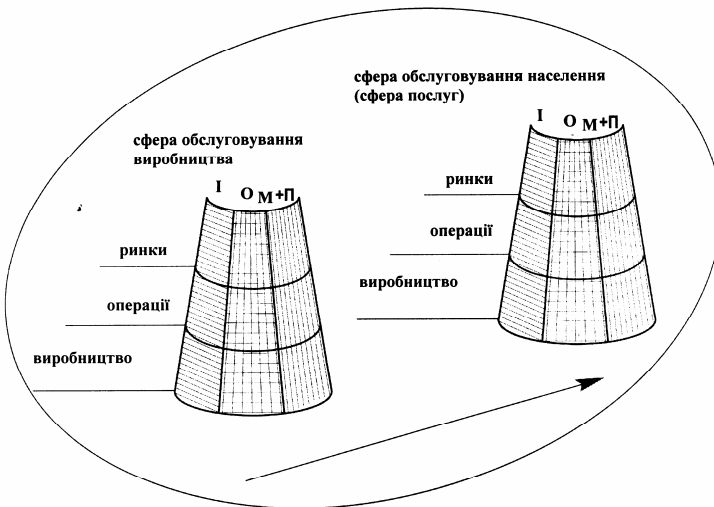
Вивчаючи питання про склад інфраструктури, необхідно сказати наступне. Кожен з науковців, який досліджує це економічне явище, згоден з тим, що інфраструктура складається з сукупності інститутів, операцій та ринків, але виокремлює свої специфічні складові елементи. При цьому кожен з дослідників даної проблеми вирішує самостійно з точки зору якого підходу аналізувати інфраструктуру – галузевий, макроекономічний, інституціональний підхід та ін. Так, згідно з макроекономічним підходом, В.М.Соболев говорить, що до загальноприйнятих елементів слід додати нормоутворення та законоприйняття, ментальність, відокремити інформаційні мережі та інститути, що їх забезпечують. При цьому слід розрізняти інститути загальні, спеціального характеру та приватні; інститути, що взаємодіють з товарними, грошовими потоками чи ринком праці та ін. [7]. Автор суттєво доповнює та уточнює роботу В.Кокорева, який відокремлює лише три рівні інфраструктури: матеріальні мережі, операції з експлуатації цих мереж, інфраструктурні ринки [3].

У свою чергу дослідження Н.М.Внукової містять теоретичне узагальнення концептуальних підходів до визначення поняття інфраструктури. Розглядаючи питання складу інфраструктури, вона робить висновки, що в узагальнене визначення маємо включати до складу інфраструктури лише види діяльності та підприємства різних організаційно-правових форм [1]. Цей висновок автор робить на основі семантичного аналізу складових, які були визначені шляхом аналізу структурного складу різних визначень: елементи, інститути, державні, комерційні, приватні підприємства, галузі, служби, суспільні об'єднання, організації тощо. Вона відмічає, що "... таке досить рідко виділяємо поняття як інститут може бути опущене...". У той же час, з точки зору інституціонального підходу, виключити зі складу інфраструктури інститути зовсім неможливо. А також неможливо замінити категорію „інститут” та її сутність лише на “види діяльності та підприємства”. Так, А.А.Ткач досліджує базисні інститути ринкової інфраструктури. Він розглядає питання генезису підходів до системи інституційних атрибутів, які є “іншою сентенцією базисних економічних інститутів” і виділяє два основних інститути – інститут прав власності та трансакційних витрат [8]. На погляд автора, із загального складу інфраструк-

тури не можна виключати такий елемент як інститут.

Для узагальнення різноманітних точок зору на таке економічне явище як інфраструктура було досліджено існуючі класифікації структурних елементів і складових частин інфраструктури в наукових роботах, результатом чого є розроблена нами схема визначення сутності інфраструктури ринку (рисунок).

ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВЕ ПОЛЕ



Сутність ринкової інфраструктури

На наш погляд, особливої уваги набуває розподіл інфраструктури на основі відокремлення виробничої і невиробничої її форми, які здійснюють групування факторних видів (функціональні складові частини) інфраструктури в межах двох сфер. Саме цей розподіл покладено в основу комплексної моделі сутності інфраструктури.

Незалежно від форми слід визначити рівні інфраструктури (за класифікацією В.Кокорева) і базові елементи (присутні в роботах майже всіх науковців).

Основними складовими інфраструктури слід виділяти – інститути (І), операції (О), інформаційні мережі та потоки (М + П). Вони пронизують кожен з рівнів інфраструктури, властиві обом її формам, дуже тісно взаємодіють між собою. Всі означені складові не існують самі по собі.

Розділяючи точку зору авторів, які акцентують увагу на тому, що поряд з матеріальною і функціональною частинами інфраструктури

доцільно говорити про нормотворчість, ментальність, державну політику тощо, автор вважає за необхідне акцентувати увагу на існуванні інформаційно-правового простору, в якому існує дане економічне явище.

Таким чином, виконане нами дослідження дозволило сформувати логічну модель поняття інфраструктура, що є першим елементом розробки концептуального базису її регулювання. Серед подальших питань дослідження, які вважаємо актуальними, слід виділити розробку структурних параметрів

1.Внукова Н.Н. Методологические проблемы развития системы рыночной инфраструктуры. – Харьков: СВНЦ НАН Украины, АО «НТИ» ТТР», 1998. – 16 с.

2.Новый экономический и юридический словарь / Под ред. А.Н.Азриляна. – М.: Институт новой экономики, 2003. – 1088 с.

3.Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии // РАН Вопросы экономики. – 1998. – №4. – С. 115-133.

4.Ишakov О.В., Русскова Е.Г. Инфраструктура рыночного хозяйства: системность исследования // Вестник СПбГУ. Сер.5. Вып.2. – СПб., 2005. – С.28-37.

5.Беленький П. Теоретико-методологічні засади дослідження інфраструктурних трансформацій в конкурентній економіці // Регіональна економіка. – 2004. – №3. – С.96-105.

6.Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізм) / НАН України. Інститут регіональних досліджень. Наук. ред. д.е.н., проф. П.Ю.Беленький. – Львів, 2002. – 203 с.

7.Соболев В.М. Формирование рыночной инфраструктуры в переходной экономике индустриального типа: общие черты и особенности в Украине. – Харьков: Бизнес-информ, 1999. – 304 с.

8.Ткач А.А. Базисні інститути ринкової інфраструктури в трансформаційній економіці // Економіка розвитку: Наук. зб. Вип.92 [30]. – Харків: ХДЕУ, 2004. – С. 50-54.

Отримано 07.02.2006

УДК 621.9

О.С.ІВАНІЛОВ, д-р екон. наук, Н.В.ОПІКУНОВА, Г.Б.ДОБРИВЧЕНКО

Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури

МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

Розглядається механізм дії конкуренції та його недосконалість на українському ринку. Неефективність дії конкуренції призводить до низької конкурентоспроможності вітчизняних підприємств. Для підвищення конкурентоспроможності пропонується систематизувати послідовність дій, спрямованих на забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Розглянута система показників, призначена для комплексного аналізу поточної конкурентоспроможності підприємства.

Конкуренція – це центр ваги всієї системи ринкового господарства, вона є тим механізмом, який приводить економіку в динамічний рух, сприяє її ефективному функціонуванню, постійному оновленню та удосконаленню [5].